Deutscher Bundestag **Drucksache 14/5536**

14. Wahlperiode 12. 03. 2001

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Hans-Michael Goldmann, Dr. Karlheinz Guttmacher, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der F.D.P.
– Drucksache 14/5372 –

Steuerliche Diskriminierung des Güterkraftverkehrs beseitigen

Die Forderungen von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nach Ausdehnung der geplanten Lkw-Maut auf alle deutschen Straßen, die Genehmigung nationaler Steuererleichterungen für Dieselkraftstoffe durch mehrere EU-Mitgliedstaaten durch die EU-Finanzminister und die Absage des Bundesministeriums der Finanzen an Forderungen des deutschen Güterkraftverkehrsgewerbes, die ab 2003 geplante Erhöhung der Lkw-Maut durch Steuersenkungen zu kompensieren, festigen die bestehende Diskriminierung des Straßengüterverkehrs, verschlechtern die Wettbewerbspositionen der nationalen Unternehmen gegenüber der EU-Konkurrenz bis zum Ende des Jahres 2002 und lassen ab 2003 zusätzliche Kostenbelastungen erwarten. Der Bestand eines mittelständisch orientierten und leistungs- wie auch wettbewerbsfähigen deutschen Güterkraftverkehrsgewerbes ist akut gefährdet.

1. Welche konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung als Ausfluss der gemeinsamen Gespräche im Bundeskanzleramt zur Entlastung des deutschen Güterkraftverkehrsgewerbes anlässlich der Einführung der erhöhten streckenbezogenen Lkw-Maut?

2. Kommen für die Bundesregierung Steuersenkungen, etwa bei der Kfz- oder Mineralölsteuer, in Betracht, und wie beurteilt die Bundesregierung die Ablehnung von Steuersenkungen durch BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN?

Die Fragen 1 und 2 werden zusammengefasst wie folgt beantwortet:

Die Bundesregierung ist sich der unverändert hohen Bedeutung von zuverlässigen und flexiblen Straßentransportleistungen für die Wirtschaft und des zunehmenden internationalen Wettbewerbs, in dem die Unternehmen des Güterkraftverkehrs stehen, bewusst. Diese Zunahme resultiert insbesondere aus der – auch vom Transportgewerbe geforderten – Liberalisierung des europäischen Ver-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Finanzen vom 8. März 2001 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

kehrsmarktes. Deshalb will die Bundesregierung adäquate Übergangsregelungen für die vollständige Liberalisierung des Marktzugangs osteuropäischer EU-Beitrittskandidaten im Güterverkehrsbereich erreichen und setzt sich intensiv für die Bekämpfung illegaler wettbewerbsverzerrender Kabotagepraktiken ein.

National wirkt die Bundesregierung der illegalen Beschäftigung im gewerblichen Güterkraftverkehr im Rahmen einer Ergänzung des Güterkraftverkehrsgesetzes entgegen. Sie wird sich für eine zügige parlamentarische Beratung des entsprechenden Gesetzentwurfs einsetzen, damit das Gesetz alsbald in Kraft treten kann.

Mit der Einführung der streckenbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Lkw will die Bundesregierung aufgrund der damit verbundenen effizienteren und gerechteren Wegekostenanlastung eine Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen erreichen. Im internationalen Wettbewerb wird dies für deutsche Transportunternehmen Vorteile bringen, weil zukünftig sämtliche Nutzer deutscher Autobahnen zu einem gerechteren Wegekostenbeitrag herangezogen werden können, als dies die gegenwärtige zeitbezogene Gebührenerhebung zu leisten vermag.

Derzeit prüft die Bundesregierung, ob bei der Einführung der streckenbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr für Lkw Belastungen für deutsche Transportunternehmen entstehen können und gegebenenfalls unterstützende Maßnahmen zulässig und verkehrs-, umwelt- und finanzpolitisch vertretbar sind.

3. Wie wirken sich die geplanten Verlängerungen der Abschreibungsfristen durch die AfA-Tabellen (AfA: Absetzung für Abnutzungen) auf die Güterkraftverkehrsunternehmen aus?

Die Wirtschaftsgüter von Güterkraftverkehrsunternehmen werden im Wesentlichen nach den Bestimmungen der Branchentabelle „Personen- und Güterbeförderung“ abgeschrieben, die bislang nicht geändert wurde. Insofern sind auch keine Mehrbelastungen für Güterkraftfahrverkehrsunternehmen eingetreten.

Für den wesentlich kleineren Anteil der Investitionen, die nach den Bestimmungen der bereits angepassten Abschreibungstabelle für die allgemein verwendbaren Anlagegüter („AV“-Tabelle) abgeschrieben wird, dürften die Steuermehrbelastungen im Entstehungsjahr die Größenordnung von 10 Mio. DM nicht übersteigen. Damit sind die Güterkraftverkehrsunternehmen, gemessen an ihrem Anteil am Gesamtinvestitionsvolumen, unterproportional am Steuermehraufkommen durch die Anpassung der „AV“-Tabelle beteiligt.

4. Sind hier gegebenenfalls spezifische Erleichterungen geplant?

Die Bundesregierung plant keine spezifischen Erleichterungen.

5. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung zur Entlastung des ebenfalls betroffenen Omnibusgewerbes?

Jüngsten Mitteilungen des Statistischen Bundesamtes zufolge ist die Entwicklung im Linien- und Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen anhaltend gut. Bereits in den ersten drei Quartalen des Jahres 2000 wurden im Linienverkehr 1,1 % und im Gelegenheitsverkehr 1 % mehr Fahrgäste als im entsprechenden Vorjahreszeitraum befördert. Die Beförderungsleistung, die sich aus der Anzahl der Fahrgäste und den Fahrweiten errechnet, erhöhte sich im Linienverkehr um 0,9 %. Im Reiseverkehr mit Omnibussen, der überwiegend Fernverkehr ist, lag sie um 2,2 % über dem Vorjahresniveau. Auch die Einnahmen stiegen, nämlich um

2,5 % im Linienverkehr mit Omnibussen und Straßenbahnen und sogar um 4,1 % im Reiseverkehr mit Omnibussen.

Durch die Steuerreform 2000 sind die Rahmenbedingungen für die – vor allem mittelständisch geprägten – Omnibusunternehmen erheblich verbessert worden. Sie profitieren auch von der Umwandlung der Kilometerpauschale in eine verkehrsmittelunabhängige Entfernungspauschale, die einen Anreiz für die verstärkte Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) bietet. Und im Rahmen der ökologischen Steuerreform sind mineralöl- und stromsteuerrechtliche Begünstigungen zugunsten des Öffentlichen Personenverkehrs eingeführt worden.

Bei der anstehenden weiteren Liberalisierung des ÖPNV-Marktes in Europa wird die Bundesregierung im Übrigen dafür eintreten, dass den Verkehrsunternehmen gleiche und faire Wettbewerbsbedingungen gewährt werden.

6. Wie steht die Bundesregierung zur Forderung des Koalitionspartners BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, die geplante Lkw-Maut nicht nur auf Autobahnen zu beschränken, sondern auf alle Straßen auszudehnen?

7. Welche Mehrkosten hätte die Umsetzung dieser Forderung zur Folge?

Gemäß Artikel 7 Absatz 2 der Richtlinie 1999/62/EG vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge dürfen Mitgliedstaaten der EU Maut- oder Benutzungsgebühren in der Regel nur erheben „für die Benutzung von Autobahnen oder anderen mehrspurigen Straßen, die ähnliche Merkmale wie Autobahnen aufweisen, sowie für die Benutzung von Brücken, Tunneln und Gebirgspässen“. Eine Erhebung von Gebühren auch auf dem nachgeordneten Straßennetz wäre nur dann möglich, wenn es aus Sicherheitsgründen gerechtfertigt ist. Eine Erhebung der streckenbezogenen Straßenbenutzungsgebühr auf anderen als den in dieser Vorschrift genannten Straßen ist also EU-rechtlich nicht zulässig und ist von der Bundesregierung auch nicht gewollt. Damit erübrigt sich eine Antwort auf Frage 7.

8. Welche Steuererleichterungen für Dieselkraftstoffe sind durch einzelne EU-Mitgliedstaaten zugunsten ihrer Straßentransporteure beschlossen worden?

Für das Jahr 2001 gewährt Frankreich eine Mineralölsteuerentlastung in Höhe von 7,5 Pfennig je Liter, die auf eine Höchstmenge von 50 000 Litern je Fahrzeug und Kalenderjahr begrenzt ist. In den Niederlanden beträgt der Erstattungsbetrag ca. 4,7 Pfennig je Liter (ohne Mengenbegrenzung). Italien gewährt bis zum 30. Juni 2001 eine Erstattung in Höhe von 13,3 Pfennig je Liter (ohne Mengenbegrenzung). Dieser Betrag soll ab dem 1. Juli 2001 auf 3,3 Pfennig je Liter gesenkt werden.

Anspruchsberechtigt sind in allen drei Mitgliedstaaten nicht nur die dort ansässigen Unternehmen. Voraussetzung für die Erstattung ist lediglich, dass der Kraftstoff dort getankt wurde, sodass auch deutsche Unternehmen die Erstattung in Anspruch nehmen können.

Anlässlich der Tagung des ECOFIN-Rates am 12. Februar 2001 haben sich die genannten Mitgliedstaaten verpflichtet, den Betrag der jährlichen Erstattung im Jahr 2002 erheblich zu verringern. Dabei steht es den Niederlanden und Italien frei, ob sie ab 2002 eine Mengenbegrenzung von höchstens 40 000 Litern einführen oder den Entlastungsbetrag in einem erheblichen Maße senken. Frankreich

hat seine Bereitschaft angekündigt, die bereits bestehende Mengenbegrenzung von 50 000 auf 40 000 Liter zu senken. An Stelle dieser Maßnahme käme auch eine ebenfalls in Aussicht gestellte Senkung des Entlastungsbetrages in Betracht. Die nähere Ausgestaltung der zu treffenden Maßnahmen für das Jahr 2002 obliegt den genannten Mitgliedstaaten. Diesbezügliche Überlegungen zur Änderung der bestehenden Rechtslage dauern noch an.

9. Welche Beschlüsse wurden nun durch die EU-Finanzminister ab 2003 untersagt?

Die EU-Kommission hat anlässlich der ECOFIN-Ratstagung am 12. Februar 2001 erklärt, dass sie Steuerermäßigungen für das Transportgewerbe als nicht ganz vereinbar mit den Zielen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiepolitik der Gemeinschaft hält. Aus diesem Grund habe die Kommission nicht die Absicht, nach 2002 weitere Verlängerungen der Ausnahmeregelungen zugunsten des Güterkraftverkehrs vorzuschlagen. Die derzeit bestehenden Ausnahmeregelungen für das Transportgewerbe laufen damit zum 31. Dezember 2002 aus, da für eine weitere Ermächtigung durch den Rat ein Vorschlag der Kommission erforderlich wäre.

10. Wie viele Insolvenzen und wie viele Ausflaggungen erwartet die Bundesregierung bis Ende 2002?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine gesicherten Informationen vor.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333